

Bebauungsplan der Stadt Freiburg im Breisgau

Stadtteil: Littenweiler

Bezeichnung: 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler mit Ausgleichsflächen in Hochdorf“

Plan-Nr.: Plan 3-70a

Begründung

1. Allgemeines

1.1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich der 1. Änderung des Bebauungsplans umfasst die öffentliche Verkehrsfläche der Hansjakobstraße von der Steinackerstraße bis zur Lindenmattenstraße, die Stadtbahntrasse im Zuge der Lindenmattenstraße einschließlich der parallelen öffentlichen Verkehrsflächen von der bestehenden Wendeschleife an der Laßbergstraße bis zur Höllentalbahn und die Weiterführung der Stadtbahn auf der B31 Ost-Trasse nach Osten bis zur Endhaltestelle mit Busverknüpfung und dem P+R-Platz an der Anschlussstelle B31 Ost am „Kappler Knoten“ sowie die Lindenmattenstraße bis ca. 40 m südlich der Höllentalbahn sowie die Flächen für die Anlage der Haltestellenzugänge im Zuge der Ebener Straße und der Römerstraße sowie von Süden bei den Straßen „Im Oberfeld“ und „Am Hagmättle“ einschließlich der in Anspruch zu nehmenden privaten Grundstücksflächen und der Flurstücke entlang der geplanten Trasse, auf denen an Gebäudeteilen ein Anspruch auf Lärmschutz entsteht. Die bestehende Wendeschleife an der Laßbergstraße wird nach der Umsetzung der Planung nicht mehr benötigt. Für die Flächenteile, die nicht für den Bau der Stadtbahnverlängerung Littenweiler in Anspruch genommen werden, ist zukünftig eine neue Nutzung möglich. Für diese Flächenteile wird ein separater Bebauungsplan aufgestellt.

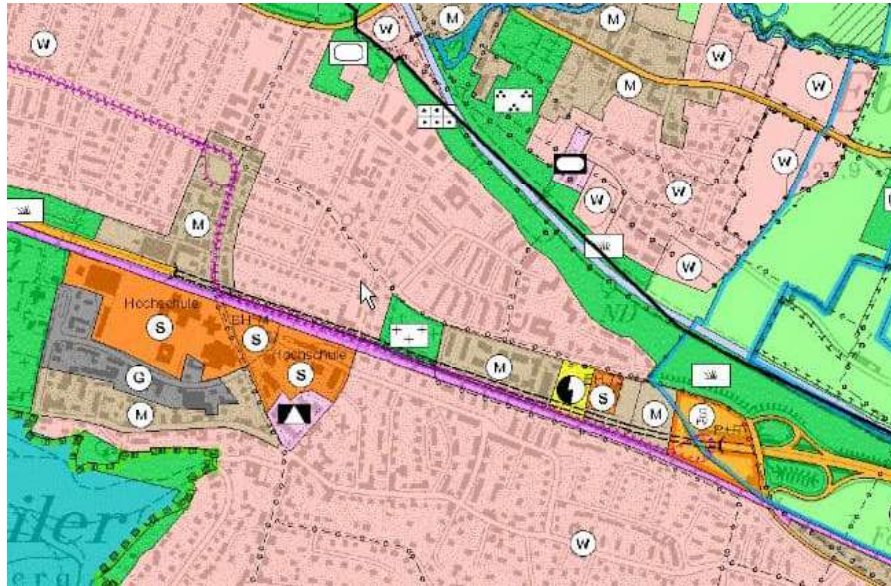
1.2 Anlass der Planaufstellung

Anlass ist die Anpassung der bisherigen Planung im Bereich der Haltestelle Laßbergstraße für die barrierefreie Neugestaltung, Änderung des Plankonzeptes in der Lindenmattenstraße sowie die Anpassung der Festsetzungen zum P+R-Platz sowie zur Stadtbahnwendeanlage an der Endhaltestelle.

1.3 Entwicklung aus übergeordneten Fachplanungen

1.3.1 Flächennutzungsplan

Die geplante Trassenführung der Stadtbahn und eine P+R-Anlage an der Endhaltestelle am Kappler Knoten sind im Flächennutzungsplan 2020 enthalten. Die Planung ist damit aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.



1.3.2 Radverkehrskonzept 2020

Der Planungsbereich des Bebauungsplans wird durchquert vom Maßnahmenkorridor 8 KLW (Kappel/Kirchzarten – Littenweiler – Wiehre) des Radverkehrskonzepts Freiburg 2020. Der Korridor erreicht von Westen her den Planungsraum im Zuge des Pflweges der B31 Ost. Nördlich des Bahnübergangs der Lindenmattenstraße über die Höllentalbahn quert die Vorrangroute KLW die Lindenmattenstraße. Da mit der hinzukommenden Stadtbahn die Quersituation insgesamt komplexer wird, ist vorgesehen, den Knotenpunkt mit einer Lichtsignalanlage zu signalisieren. Damit kann der Radverkehr in beide Richtungen sicher die Lindenmattenstraße wie auch die geplante Stadtbahnverlängerung queren. Anschließend verläuft der Korridor der Rad-Vorrang-Route KLW über den Giersbergweg und weiter über den Pflweg der B31 Ost bis zum Kappler Knoten in Parallellage zur geplanten Stadtbahnstrecke.



1.4 Rechtsgrundlage des Bebauungsplanes

Die Grundlage bildet §28 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) zusammen mit dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 184) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 3. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176).

1.5 Städtebauliche Ziele

Mit der 1. Änderung des Bebauungsplans "Stadtbahnverlängerung Littenweiler" wird die Voraussetzung geschaffen, die folgenden städtebaulichen und verkehrspolitischen Ziele der Stadt Freiburg zu realisieren:

- Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Stadtteils Littenweiler einschließlich Pädagogischer Hochschule
- Verknüpfung Stadtbahn - Breisgau-S-Bahn (Höllentalbahn)
- Schaffung eines P+R-Angebotes für den Einzugsbereich vom Freiburger Osten
- Verbesserte Verknüpfung der Stadtbahn mit städtischen und regionalen Buslinien

1.6 Tangierte Bebauungspläne

Die 1. Änderung des Bebauungsplans 3-70a „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ überlagert folgende Bebauungspläne:

Plan-Nr.	Titel	rechtskräftig seit
3-1	Zwischen Hansjakobstraße und Höllentalbahn	24.04.1957
3-12c	Änderung Kreuzsteinäcker (neu)	19.12.1997
3-4	Littenweiler zwischen Höllentalbahn, Lindenmat- tenstr., Alemannenstraße und Westseite des Grundstücks Lgb.-Nr. 14248/2	29.09.1956
3-7	Ostw. Thüringer Straße zwischen Höllentalbahn und Alemannenstraße	01.03.1971
3-15	Südlich der Kappler Straße	15.06.1968
3-70	Stadtbahnverlängerung Littenweiler	23.12.2006

Durch die Rechtskraft der 1. Änderung des Bebauungsplanes „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ werden diese Pläne in den entsprechenden Abschnitten geändert, ohne dass separate Änderungsverfahren erforderlich werden. Die generelle Rechtskraft der genannten Bebauungspläne ist davon nicht betroffen. Soweit im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans für bestimmte Flächen keine textlichen oder zeichnerischen Festsetzungen getroffen werden, gelten die Festsetzungen der überlagerten Bebauungspläne, insbesondere für Verkehrsflächen, unverändert fort.

2. Erforderlichkeit der Stadtbahnverlängerung Littenweiler

Nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) hat die Stadt Freiburg für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen. Die beschlossenen Nahverkehrspläne sind hierbei regelmäßig zu berücksichtigen. Nach § 1 ÖPNVG soll der öffentliche Personennahverkehr als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Bedeutsam sind hierbei u. a. die Belange des Umweltschutzes, der Energieeinsparung sowie der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Dabei soll dem Ausbau bestehender Verkehrswege gegenüber dem Neubau Vorrang eingeräumt werden.

Ein die Planfeststellung nach § 28 Abs. 3 PBefG ersetzender Bebauungsplan setzt voraus, dass das Vorhaben den genannten Zielen der Fachplanung entspricht und objektiv erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 84, 123, 130; 100, 370, 380). Bei einer Straßenbahn ist eine Übereinstimmung mit den Zielen des Personenbeförderungsgesetzes gegeben, wenn das Vorhaben entsprechend einem gemeindlichen Generalverkehrsplan mit der Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs begründbar ist. Objektiv erforderlich und vernünftigerweise geboten ist. (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 03.07.1998, 5 S 1/98)

Das Projekt „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ ist im vordringlichen Bedarf des Stadtbahnausbauprogrammes gelistet.

3. Wesentliche Änderungen des Bebauungsplans

3.1 Bereich Haltestelle Laßbergstraße

Die bisherige Plankonzeption sah an der Haltestelle Laßbergstraße für die stadtauswärts-Richtung eine Haltestelle am „Diagonalgais“ im Inneren der Wendeschleife vor. Stadteinwärts war geplant, die bestehende Haltestelle der Stadtbahn im Bogen der Wendeschleife zu nutzen. Wegen des engen Radius in der Wendeschleife muss der Bahnsteig jedoch vom Fahrzeugkasten abgerückt sein, um die Befahrbarkeit des Bogens zu ermöglichen. Diese Abrückung verursacht jedoch ein so großes Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Bahnsteig, dass in dieser Geometrie keine Barrierefreiheit erreicht werden kann. Insofern musste die bisherige Konzeption verworfen und eine neue, den Anforderungen der Barrierefreiheit gerecht werdende Konzeption entwickelt werden.

Die Haltestelle Laßbergstraße wird für beide Fahrtrichtungen in der Hansjakobstraße in Insellage neu errichtet. Damit kann in beiden Richtungen der barrierefreie Zu- und Ausstieg ermöglicht werden. Westlich der neu geplanten Haltestelle wird ein doppelter Gleiswechsel angeordnet, so dass vollständig auf die bestehende Wendeschleife verzichtet werden kann. Es besteht mit dem Gleiswechsel auch weiterhin die Möglichkeit, einzelne Fahrten der Stadtbahn an der Laßbergstraße enden und wenden zu lassen. Für den Busverkehr von/nach Ebent werden Busbuchten in der Heinrich-Heine-Straße bzw. der Lindenmattenstraße vorgesehen. Die bestehende Wendeschleife an der Laßbergstraße kann dann nach dem Bau der Stadtbahnverlängerung Littenweiler vollständig zurückgebaut werden und die frei gewordene Fläche kann einer städtebaulich anderen Nutzung zugeführt werden.

3.2 Bereich Lindenmattenstraße

Die Lindenmattenstraße stellt planerisch eine besondere Herausforderung dar: zum einen ist der zur Verfügung stehende öffentliche Raum begrenzt, da die Gebäude auf beiden Seiten der Straße private Vorzonen besitzen, in die möglichst wenig eingegriffen werden soll. Zum anderen verursacht der Bahnübergang der Höllentalbahn durch die Schrankenschließung regelmäßig Rückstaus des Geradeaus-Verkehrs. Die Schließzeiten sind - je nach Betriebssituation der Höllentalbahn - unterschiedlich lang. Zeitweise stauen sich einige Fahrzeuge vor der Schrankenanlage auf. Weil die Stadtbahntrasse von der Hansjakobstraße zum Bahnhof Littenweiler über die Lindenmattenstraße führt und die Stadtbahn möglichst störungsfrei diesen Streckenabschnitt passieren können soll, ist hier ein besonderer Querschnitt erforderlich: stadtauswärts erhält die Lindenmattenstraße zwei Fahrstreifen. Der rechte Fahrstreifen ist für den geradeaus-Verkehr entlang der Lindenmattenstraße und für die Rechtsabbieger in den Schnaitweg vorgesehen. Weil das Linksabbiegen in die einmündende Ekebert- und Dannemannstraße und zu privaten Grundstücken weiterhin möglich bleiben soll, ist ein zweiter Fahrstreifen vorgesehen, der den Linksabbiegern dienen soll und das Stadtbahngleis aufnehmen soll. Damit kann die Stadtbahn - auch wenn sich der Verkehr vor dem Bahnübergang staut - störungsfrei bis zur Einmündung des Giersbergwegs fahren und dort den Straßenzug der Lindenmattenstraße verlassen.

In der bisherigen Konzeption, auf der der bestehende Bebauungsplan 3-70 „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ fußt, war für das stadtauswärts führende Gleis ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Dies wäre zwar für den Verkehrsfluss der Stadtbahn vorteilhaft, würde allerdings das Linksabbiegen in die einmündenden Straßen unmöglich machen oder zumindest die Unfallgefahr beim Linksabbiegen erheblich erhöhen. Die Verkehrsbehörde hat daher nach aktueller Prüfung die bisher geplante Variante abgelehnt. In der aktuell vorgesehenen Variante erfolgt das Linksabbiegen wie an jedem Knoten mit mehreren Fahrstreifen: da der rechte Fahrstreifen dem geradeausfahrenden und rechtsabbiegenden Verkehr vorbehalten ist, muss zum Linksabbiegen auf den mittleren Fahrstreifen ein Spurwechsel vollzogen werden. Dies erfolgt auf Grundlage der StVO nach §7, so dass hier für alle Verkehrsteilnehmenden eine klare Regelung vorliegt.

In stadteinwärts-Richtung ist ein gemeinsamer Fahrstreifen für den Individualverkehr und die Stadtbahn vorgesehen. Damit dieser Fahrstreifen auch vom Radverkehr problemlos genutzt werden kann, ist er mit einer Breite von 4,225 m vorgesehen, so dass neben den Stadtbahngleisen ein gut 2,0 m breiter Streifen bis zum Fahrbahnrand verbleibt, der eine gefahrlose Nutzung mit dem Fahrrad ermöglicht.

Der Knotenpunkt an der Einmündung des Giersbergweges wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet. Hier wird gleichzeitig die geplante Rad-Vorrang-Route auf dem Pflegeweg der B31 in die Steuerung einbezogen und auch die Querung der Höllentalbahn erfolgt in Abhängigkeit mit diesem Knoten. Bei Stadtbahn-Fahrten von der Lindenmattenstraße in Richtung Kappler Knoten und auch in Gegenrichtung muss der über die Lindenmattenstraße stadteinwärts fahrende Individualverkehr kurz angehalten werden. Da sichergestellt werden muss, dass keine Fahrzeuge im Bereich des Bahnübergangs (BÜ) der Höllentalbahn zu stehen kommen, muss der Verkehr bereits südlich der BÜ-Anlage angehalten werden. Für die Stadtbahn-Fahrten ist jedoch kein Schließen der Schranken erforderlich, so dass in diesem Fall der Verkehr nur kurz angehalten werden muss.

3.3 Bereich Kappler Knoten

Der gültige Bebauungsplan 3-70 „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ setzt im Bereich des Kappler Knotens eine Wendeschleife für die Stadtbahn und einen ebenerdigen P+R-Platz fest. Mit der Modernisierung des Stadtbahnhofparks der VAG geht ein weiterer Rückgang der Einrichtungs-Fahrzeuge einher, so dass am Kappler Knoten auf eine Wendeschleife verzichtet werden kann. Stattdessen ist im Anschluss an die Endhaltestelle eine Stumpfwendeanlage mit doppelter Gleisverbindung vorgesehen. Somit wird beim Fahrtrichtungswechsel ein Umstieg des Stadtbahnfahrpersonals in den anderen Führerstand der Stadtbahn erforderlich. Dafür entfällt die Durchfahrt durch die Wendeschleife. Weil die Wendeschleifen in der Regel aus Platzgründen mit kleinen Radien trassiert sind, entstehen dort Emissionen in Form von Schall und Erschütterung. Durch den Ersatz der Wendeschleife durch die geplante Stumpfwendeanlage entstehen im Bereich der Endhaltestelle deutlich geringere Emissionen durch den Betrieb der Stadtbahn.

Im Bereich des Kappler Knoten ist nach der aktuellen Planung ein Mobilitäts-punkt mit der Anbindung verschiedener Verkehrsträger (Stadtbahn, Bus, Park+Ride, Bike+Ride, Frelø-Station, Fußverkehr) und der Möglichkeit zum Umsteigen vorgesehen.

Wegen der veränderten Geometrie der Stadtbahnendhaltestelle verändern sich auch die Randbedingungen für die Busverknüpfung und das P+R-Angebot am Kappler Knoten. Um flächensparend vorzugehen, ist geplant, den ebenerdigen P+R-Platz durch ein Parkhaus mit bis zu 4 Etagen zu ersetzen. So können auf deutlich kleinerer Grundfläche wesentlich mehr Parkplätze gebaut werden. Die Zufahrt erfolgt von der Kappler Straße aus über eine Zufahrtsstraße als Einbahnstraße westlich des geplanten Parkhauses, die auch zur Bushaltestelle am Kappler Knoten führt. Auf der Ostseite des Parkhauses ist eine Ausfahrt ebenfalls als Einbahnstraße zur Kappler Straße hin geplant, die ebenfalls von Bussen und P+R-Nutzern geteilt wird. Mit dieser platzsparenden Bauweise kann auch die heute bestehende Unterkunft für Geflüchtete am Kappler Knoten weitgehend erhalten werden. Lediglich das Gebäude an der Westseite wie auch das Technik-Gebäude müssen für den Bau des P+R-Parkhauses abgebrochen werden. Das Technik-Gebäude muss -sofern die Anlage in Betrieb bleiben soll- an anderer Stelle neu errichtet werden.

Zusätzlich zum P+R-Parkhaus, das baulich zur Kappler Straße hin orientiert ist, besteht die Möglichkeit, einen zweiten Baukörper zwischen dem Parkhaus und dem Tunnel der B31 unterzubringen. In diesem Gebäude soll die Möglichkeit geschaffen werden, mobilitäts-affine Nutzungen (z.B. Fahrradwerkstatt, Lade-Infrastruktur für e-Fahrzeuge, FRelo-Station, Abholstation für Päckchen etc.) anzubieten. Das Gebäude mit seinen Nutzungen dient zudem auch der Belebung des Haltestellenumfeldes mit Publikumsverkehr bzw. der Schaffung eines belebten und sicher nutzbaren öffentlichen Raums am Kappler Knoten.

4. Bahnübergänge über die Höllentalbahn

Der Bebauungsplan Stadtbahnverlängerung Littenweiler sieht in seiner Planungskonzeption vor, dass für die Haltestelle an der Römerstraße als Haltestellenzugang ein neuer schienengleicher Bahnübergang (BÜ) ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr über die Höllentalbahn eingerichtet wird.

Für die Endhaltestelle am Kappler Knoten soll ebenfalls ein neuer schienengleicher Bahnübergang als Haltestellenzugang aus den Straßen „Im Oberfeld“ und „Am Hagmättle“ gebaut werden.

Diese beiden Bahnübergänge haben die Aufgabe, eine möglichst direkte Verbindung von den beiden Haltestellen Römerstraße und Kappler Knoten zu den Wohngebieten südlich der Höllentalbahn zu schaffen.

Der Bebauungsplan kann keine Betriebsanlagen für Eisenbahnen auf dem Grundstück der DB festsetzen. Hierfür ist ein separates Rechtsverfahren (Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigung) beim Eisenbahnbundesamt erforderlich. Die 1. Änderung des Bebauungsplans „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ schafft das Baurecht, die Haltestellenzugänge außerhalb des Grundstücks der DB AG bauen zu dürfen. Die eigentlichen Gleisquerungen über die Höllentalbahn kann der Bebauungsplan nicht rechtlich sichern. Daher hat das Garten- und Tiefbauamt DB Engineering & Consulting beauftragt, eine

Entwurfsplanung als Grundlage für die separaten Rechtsverfahren für beide Bahnübergänge zu erstellen. Im Zuge dieser Planung fanden zahlreiche Abstimmungsgespräche mit dem Betreiber der Infrastruktur, der DB Netz AG statt. Konzernvorgaben für DB Netz ist, die Anzahl der vorhandenen Bahnübergänge zu reduzieren. Sie stellen potenzielle Störstellen für den Bahnbetrieb dar und sind immer auch mit einem erhöhten Risiko der Verkehrssicherheit verbunden. Aus diesem Grund hat die DB AG bisher die Schaffung der neuen Bahnübergänge abgelehnt. Zumindest für die BÜ-Anlage an der Römerstraße besteht Einigkeit darüber, dass diese grundsätzlich rechtlich zulässig ist. Die Stadt ist hierzu weiterhin mit der DB AG im Gespräch und bemüht sich intensiv um die Schaffung der beiden neuen BÜ.

5. Parken im öffentlichen Raum im Bereich der Lindenmattenstraße

Wie unter Ziff. 3.2 beschrieben, ist in der Lindenmattenstraße ein dreistreifiger Fahrbahnquerschnitt erforderlich. In Verbindung mit ausreichend breiten Gehwegen beiderseits der Fahrbahn führt dies dazu, keine Parkplätze mehr vorgesehen werden können, das Parken im öffentlichen Raum in der Lindenmattenstraße zwischen der Höllentalbahn und der Kappler Straße somit zukünftig nicht mehr möglich ist.

Innerhalb des Umgriffs des Bebauungsplans können heute in der Lindenmattenstraße bis zu 36 Pkw im öffentlichen Raum abgestellt werden, weitere 9 Schrägparkstände gibt es in der Hansjakobstraße vor dem Gebäude Heinrich-Heine-Str. 18/18a vorhanden. Die Planung sieht hier künftig 5 neue Längsparkstände vor. Durch die Stadtbahnverlängerung fallen somit in der Gesamtbilanz ca. 40 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum weg.

Die heute vorhandenen Parkmöglichkeiten entlang der Lindenmattenstraße werden teilweise von Bewohner_innen, zu einem erheblichen Anteil aber auch von Verkehrsteilnehmer_innen genutzt, die an der Haltestelle Laßbergstraße Park and Ride praktizieren und hierfür, da es ein geregeltes P+R-Angebot nicht gibt, auf die Straßenrandparkplätze im Umfeld der heutigen Endhaltestelle zurückgreifen. Mit der Schaffung eines Park-and-Ride-Angebots an der künftigen Endhaltestelle Kappler Straße muss diese Parkplatznachfrage im Umfeld der Haltestelle Laßbergstraße nicht mehr bedient werden.

Die meisten Wohngebäude in der Lindenmattenstraße verfügen über private Stellplätze. Soweit dort wohnende Fahrzeughalter_innen ihr Auto bislang in der Lindenmattenstraße abstellen, werden sie künftig entweder auf den privaten Stellplätzen parken oder auf Parkmöglichkeiten in den Seitenstraßen ausweichen müssen.

Mit Blick auf die Situation an der Laßbergstraße, wo viele Häuser tatsächlich nicht über private Stellplätze verfügen und die Anlage von Stellplätzen auch vom Platz her nicht möglich ist, weist der B-Plan auf der Fläche der heutigen Wendeschleife zwölf Parkplätze sowie eine Fahrgasse als Zufahrt zu diesen Parkplätzen aus.

6. Festsetzungen des Bebauungsplans im Bereich des Kappler Knotens

6.1 Art der baulichen Nutzung

Die Art der baulichen Nutzung ergibt sich aus der allgemeinen Planungserfordernis sowie zu realisierenden Nutzungsabsicht. Für das zeichnerisch dargestellte Teilgebiet erfolgt die planungsrechtliche Ausweisung von Sonstigen Sondergebieten gem. § 11 BauNVO.

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung „Parkhaus“ dient der Errichtung eines Parkhauses mit bis zu 550 Stellplätzen auf unterschiedlichen Teilebenen. Die Höhenentwicklung ist entsprechend begrenzt durch Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe. Das Parkhaus soll vordergründig dazu dienen, den Umstieg von MIV auf ÖPNV vor Ort an der künftigen Stadtbahnhaltestelle Littenweiler zu ermöglichen und als zentrale „Anlaufstelle“ für den ruhenden Verkehr fungieren. Die Zu- und Ausfahrten sollen von der inneren Erschließung über die ausgewiesene öffentliche Verkehrsfläche aus erfolgen. Entsprechende innere Erschließungswege sind bei Bedarf zulässig.

Das Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Mobilität“ dient der Unterbringung einer Mobilitätsstation mit zweckgebundenen Anlagen sowie ergänzender gewerblicher Geschäfts- und Büronutzungen. Die Mobilitätsstation dient der nachhaltigen Angebotsdiversifizierung sowie der Verknüpfung vielfältiger Formen der Nahmobilität in räumlicher Nähe zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs. Zulässig sind alle mit der Zweckbestimmung wesensmäßig verbundenen baulichen und sonstigen Anlagen sowie erforderlichen Verkehrsflächen zur inneren Erschließung. Entsprechende Car-Sharing-Stellplätze dienen zum Abstellen von Kraftfahrzeugen, die für die standortbasierte Car-Sharing-Nutzung zur Verfügung stehen.

6.2 Maß der baulichen Nutzung

Das Maß der baulichen Nutzung wird innerhalb der Sondergebietsausweisung durch entsprechende Angaben zur Grundflächenzahl (GRZ) sowie Geschossflächenzahl (GFZ) festgesetzt. Die festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,6 gibt an, wieviel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig ist. Für die Ermittlung ist dabei die Fläche des Baugrundstückes maßgeblich, die im Bauland und hinter der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenbegrenzungslinie liegt (§ 19 BauNVO).

Die festgesetzte Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,4 gibt an, wieviel Quadratmeter Geschossfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche im Sinne des § 19 Abs. 3 BauNVO zulässig ist. Die Geschossfläche ist nach den Außenmaßen der Gebäude in allen Vollgeschossen zu ermitteln.

Die festgesetzte Grundflächen- sowie Geschossflächenzahl ergibt sich aus den Anforderungen der geplanten Nutzungen und ermöglicht die Errichtung der vorgesehenen Art der baulichen Nutzung.

Die Höhe der baulichen Anlagen wird durch Planeinschrieb als maximale Gebäudehöhe (GH max) mit 13,0 m über dem Bezugspunkt festgesetzt. Dies dient vordergründig zur planungssicheren Eingliederung in die umgebende städtebauliche Situation sowie der Vermeidung einer unverhältnismäßigen Höhenentwicklung gegenüber der westlich verlaufenden angrenzenden Bebauung und Nutzung. Im Sinne des Klimaschutzes sowie einer anzustrebenden generellen Nutzung erneuerbarer Energien sind aufgeständerte Solaranlagen bei Flachdächern bis zu einer Höhe von 1,5 m gemessen von der Oberkante Dachhaut als entsprechender Dachaufbau zulässig.

6.3 Bauweise

Als Bauweise wird eine abweichende Bauweise im Sinne einer offenen Bauweise ohne Längenbeschränkung festgesetzt. Die Festsetzung ohne entsprechende Längenbeschränkungen ergibt sich aus dem Erfordernis der geplanten Art der baulichen Nutzung und dient somit der entsprechenden Umsetzung.

6.4 Überbaubare Grundstücksfläche

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind durch Baugrenzen festgesetzt. Sie definieren die Flächen, auf denen das Grundstück (unter Beachtung der textlichen und zeichnerischen Festsetzungen sowie bauordnungsrechtlicher Vorschriften) baulich ausgenutzt werden darf. Dadurch wird die Umsetzung der angestrebten Nutzungen ermöglicht, aber die Lage räumlich eingegrenzt.

6.5 Flächen für Nebenanlagen

Innerhalb der abgegrenzten Teilfläche "Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Parkhaus" sind nur Garagen im Sinne eines Parkhauses innerhalb der maximalen Gebäudehöhe zulässig. Sonstige ebenerdige Stellplätze sowie entsprechende Car-Sharing-Stellplätze sind sowohl innerhalb als auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Flächen für Nebenanlagen nach § 14 BauNVO sind innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche zulässig.

6.6 Verkehrsflächen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Die jeweiligen Festsetzungen dienen der ordnungsgemäßen Erschließung des Plangebietes. Die öffentliche Straßenverkehrsfläche dient der inneren Erschließung des Plangebietes. Entsprechende Bereiche, in denen Ein- sowie Ausfahrtmöglichkeiten ausgeschlossen werden, sind der zeichnerischen Darstellung der Planzeichnung zu entnehmen.

6.7 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Innerhalb der SO-Nutzung sind gemäß Festsetzungen weitere verkehrliche sowie fußläufige Erschließungstrassen zulässig. Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit der Bezeichnung „B“ dient rein einer künftigen Abwicklung des ÖPNV und soll hier vordergründig dem Umstieg zur Straßenbahn dienen. Durch ordnungsrechtliche Maßnahmen und Beschilderungen soll an hier keine Durchfahrt für den MIV ermöglicht werden.

6.8 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen werden entsprechende Festsetzungen für den Teilbereich der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parkhaus“ getroffen, um die bauliche Realisierung entsprechend umweltfreundlich zu gestalten.

6.9 Technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien

Die Nutzung von regenerativen Energien soll einen nachhaltigen Beitrag zu Klima- und Umweltschutz leisten. Die Nutzung von Solarkollektoren sowie Photovoltaikmodulen soll bestmöglich flächendeckend auf den Dächern der geplanten Neubauten installiert werden.

6.10 Umgang mit Niederschlagswasser

Das Wassergesetz Baden-Württemberg beinhaltet die Forderung, dass in geeigneten Fällen das Niederschlagswasser am Ort des Entstehens zu versickern oder in ein ortsnahes Gewässer einzuleiten ist, sofern die Schadlosigkeit der Einleitung nachgewiesen ist. Um dieser gesetzlichen Bestimmung gerecht zu werden, wurde die Festsetzung aufgenommen, dass Niederschlagswasser, das im Plangebiet anfällt, möglichst vor Ort zurückzuhalten und zu versickern ist, bzw. abschnittsweise in den Hinterwaldtobel einzuleiten ist. Eine Ausnahme stellt der Abschnitt in der Hansjakobstraße dar, wo aus Platzgründen eine Versickerung einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeuten würde und eine Einleitung ins Gewässer aufgrund der Gefälles nicht möglich ist.

Der Rückhalt des Regenwassers auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung mit Zweckbestimmung Parkhaus und im Sondergebiet mit Zweckbestimmung Mobilität ist mit dem Entwässerungsantrag beim Eigenbetrieb Stadtentwässerung oder im Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Die Entwässerung im Straßenraum (Einleitung Hinterwaldtobel und Einleitung Schmutzwasserkanal) sind im Rahmen der Ausführungsplanung im Einzelnen auszugestalten und mit den Fachämtern abzustimmen. Im Falle der Versickerung und der Einleitung in ein Gewässer ist eine wasserrechtliche Erlaubnis beim Umweltschutzamt der Stadt Freiburg zu beantragen.

Die Festsetzung zur Begrenzung von Versiegelungen auf dem Grundstück des Parkhausgeländes und des Mobilitätszentrums dient neben der Gestaltung der schnelleren Ableitung von Niederschlagswasser in den versickerungsfähigen Untergrund.

6.11 Bauen im Grundwasser

Die Gründung von Neubauten darf den mittleren Grundwasserhochstand (MHGW), bezogen auf die Unterkante des tiefsten Geschosses, nicht unterschreiten, um Gefährdungen der Gebäude durch eindringendes Wasser auszuschließen.

7. Natur und Umwelt

7.1 Starkregen

In Bezug auf Starkregenereignisse ergeben sich durch die Umsetzung der Planung keine wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Status quo. Die geplanten Höhen orientieren sich sehr eng an der bestehenden Höhensituation. Wegen der zahlreichen Zwangspunkte (Zugänge und -fahrten, Überbauung des Tunnels der B31 Ost, Anlagen der Höllentalbahn etc.) gibt es kaum Spielräume, von bestehenden Höhensituationen abzuweichen. Das Plangebiet hat seinen höchsten Punkt im Bereich des Kappler Knotens. Hier wird das auf den versiegelten Flächen gefasste Regenwasser teilweise zurückgehalten und gedrosselt dem Regenwasserkanal zugeleitet, der in die Dreisam entlastet. Entlang der Höllentalbahn gibt es nahezu keine Veränderung auf dem Tunneldeckel der B31 Ost. Die Lindenmattenstraße fällt vom Bahnübergang der Höllentalbahn bis zum Knotenpunkt Kappler Straße/Heinrich-Heine-Straße/Hansjakobstraße mit zwischen 1 % und 2,5 %. Von hier fällt die Hansjakobstraße nach Westen mit etwa 1 %, die Heinrich-Heine-Straße in Richtung Schwarzwaldstraße mit etwa 0,5 %.

Im Bereich der Lindenmattenstraße verbessert sich die Wasserführung am Fahrbahnrand dadurch, dass die vorhandene provisorische Asphaltkante durch einen baulichen Hochbordstein ersetzt wird.

7.2 Lärmschutz/Schutzgut Mensch - Lärm

Bereits im Bestand sind unterschiedliche Lärmquellen in der Umgebung des Plangebiets vorhanden, welche auf die angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen einwirken. Zur Beurteilung der durch die Planung hervorgerufenen Geräuschemissionen, wurde durch das Büro Fichtner Water&Transportation im November 2023 eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden einerseits die Auswirkungen durch die verlängerte Stadtbahnlinie und den Mobilitätspunkt untersucht und andererseits die Änderung der Gesamtlärmsituation betrachtet.

Neubau Stadtbahnverlängerung und Mobilitätspunkt

Im ersten Schritt wurden die Lärmeinwirkungen an schutzbedürftigen Nutzungen in der Umgebung des Neubaus der Verlängerung der Stadtbahn sowie des Neubaus des Mobilitätspunkts untersucht. Dabei wurde die Situation nach der Umsetzung der Erweiterungen betrachtet und gemäß den Regelungen zur Lärmvorsorge bewertet.

Die Bewertung erfolgte somit nach den Vorgaben der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (16. BImSchV). In dieser ist das einzuhaltende Schutzniveau beim Neubau von Verkehrswegen in Form von Immissionsgrenzwerten vorgegeben. Diese sind je nach Gebietsnutzung unterschiedlich. In allgemeinen Wohngebieten liegt der Immissionsgrenzwert am Tag bei 59 dB(A) und in der Nacht bei 49 dB(A). In Mischgebieten gelten tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) als Grenzwert. Bei einer Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte im Umfeld des Neubauabschnittes der Stadtbahnlinie sowie des Mobilitätspunkts entstehen unmittelbar Lärmschutzansprüche.

Zur Ermittlung von möglichen Lärmschutzansprüchen wurden die Immissionen an schutzbedürftigen Nutzungen innerhalb und außerhalb des Ausbauabschnittes in zwei getrennten Szenarien ermittelt. Die Immissionen innerhalb des Ausbauabschnittes (Immissionsorte 01 bis 63) werden anhand der Schallemissionen des Neubauabschnitts und des bestehenden Abschnitts der Stadtbahnlinie sowie des Mobilitätspunkts im Prognose-Planfall berechnet.

Immissionen, die außerhalb des Neubauabschnittes zu erwarten sind (Immissionsorte 101 bis 107), werden ausschließlich anhand der Schallemissionen des Neubauabschnittes ermittelt. Die Lage aller Immissionsorte sowie der Gleise der Stadtbahn und des Mobilitätspunkts im Prognose-Planfall kann den Anlagen 5.1 und 5.2 zu dieser Begründung entnommen werden.

Die zur Bewertung herangezogenen Immissionsgrenzwerte werden nach dem jeweils geltenden Gebietstyp gemäß der BauNVO unterschieden. Die den Immissionsorten zugrunde zu legenden Gebietstypen stammen, wenn vorhanden, aus Festsetzungen zu Gebietstypen in gültigen Bebauungsplänen. Für Immissionsorte, an denen keine Festsetzung des Gebietstyps vorliegt, wurde der Gebietstyp durch die Stadt Freiburg anhand der tatsächlich vorliegenden Nutzung bestimmt.

Innerhalb des Neubauabschnitts sind an vielen Immissionsorten Überschreitungen der geltenden Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht zu erkennen. Dies betrifft insbesondere den Bereich der Lindenmattenstraße und den Kurvenbereich am Giersbergweg sowie den Abschnitt der Hansjakobstraße im Bereich des Neubauabschnitts der Stadtbahn. Im Bereich des Giersbergwegs entstehen leichte Überschreitungen an vereinzelt Immissionsorten. Für schutzbedürftige Nutzungen mit Überschreitungen des jeweiligen Immissionsgrenzwertes (Immissionsorte 19-22, 29-42, 44-58) besteht daher ein Lärmschutzanspruch nach der Verkehrslärmschutzverordnung. Die höchste Überschreitung des Grenzwertes liegt dabei mit 7,7 dB(A) am Tag und 9,7 dB(A) in der Nacht am Gebäude Lindenmattenstraße 20 (Immissionsort 31) vor. Durch den Neubau des Mobilitätspunkts werden keine Lärmschutzansprüche ausgelöst.

An den Immissionsorten außerhalb des Ausbauabschnittes ist nur am Gebäude Hansjakobstraße 119 (Immissionsort 103) eine Überschreitung von bis zu 0,4 dB(A) des Immissionsgrenzwertes für allgemeine Wohngebiete in der Nacht zu erkennen.

Durch die festgestellten Überschreitungen des jeweiligen Grenzwertes der 16. BImSchV entstehen an den betroffenen Immissionsorten Lärmschutzansprüche. Nach den rechtlichen Vorgaben war hier zunächst ein Vollschutz zu prüfen. Vollschutz heißt, dass mit den Lärmschutzwänden eine Einhaltung der Grenzwerte an allen betroffenen Immissionsorten erreicht wird und dies in allen Stockwerken. Von der Lärmschutzwand für den Vollschutz kann in der Abwägung abgewichen werden, wenn dies entsprechend begründet wird, z. B. mit unverhältnismäßigen Kosten, einem negativen Eingriff in das Stadtbild usw. Für die betroffenen Gebäude mit schutzbedürftigen Nutzungen, an denen Lärmschutzwände nicht zu einer Einhaltung führen, entstehen Lärmschutzansprüche, die über Lärmschutzfenster abgedeckt werden sollen.

Es ergeben sich bei der Prüfung des Vollschutzes mit Lärmschutzwänden zum Teil sehr große Wandhöhen von bis zu 13 m und dies vielfach in geringem Abstand vor den Gebäuden. Die Lage und Höhe der ermittelten Wände ist in den Anlagen 5.1 bis 5.6 der schalltechnischen Untersuchung zu sehen. Aufgrund der verschiedenen Zufahrten und Knotenpunktbereiche mussten Unterbrechungen der Lärmschutzwände vorgenommen werden, sodass durch seitliche Lärmeinträge an manchen Immissionsorten kein vollständiger Schutz (also Einhaltung des Grenzwertes) zu erreichen war. Weitere Erhöhungen der Wände an diesen Stellen hätten zu keinen Verbesserungen geführt.

Letztlich ist der Bau von den Lärmschutzwänden weiterzuverfolgen, deren Umsetzung grundsätzlich möglich und in der Abwägung verhältnismäßig ist. Dies für die ca. 70 Meter lange und bis zu 4 Meter hohe Lärmschutzwand beginnend am östlichen Ende des Giersbergwegs (siehe Planzeichnung). An den verbleibenden Immissionsorten mit Lärmschutzanspruch sollen passive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern umgesetzt werden.

Gesamtlärmsituation

Auf Grundlage der Rechtsprechung wird die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen für Immissionsorte empfohlen, an denen durch die Erhöhung der Gesamtlärmsituation (aufgrund der Realisierung der Planungen) erstmalig ein Lärmpegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht entsteht oder ein Pegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht wird (dabei reicht bereits eine Erhöhung um 0,1 dB(A) aus). Neben den Verkehrslärmquellen, wie z. B. der Höllentalbahn, der Kappler Straße und der B31 wurde für jeden Immissionsort eine potentielle Gewerbelärmeinwirkung in Höhe des nach dem jeweiligen Gebietstyp geltenden Immissionsrichtwertes berücksichtigt.

Der Prognose-Nullfall, welcher der zukünftigen Situation ohne Umsetzung der Planungen (Stadtbahnverlängerung und Mobilitätspunkt) entspricht, ist mit dem Prognose-Planfall, welcher der zukünftigen Situation mit Umsetzung der Planungen entspricht, zu vergleichen.

An den Immissionsorten Kappler Straße 100 und Lindenmattenstraße 20 wird eines der genannten Kriterien erfüllt und somit Lärmschutz empfohlen.

Für die Gebäude mit festgestelltem Konflikt bzgl. des Gesamtlärms soll passiver Schallschutz in Form von Schallschutzfenstern umgesetzt werden. Für das Gebäude Lindenmattenstraße 20 gilt ohnehin ein Lärmschutzanspruch aufgrund des festgestellten Konflikts durch den Neubau der Stadtbahnverlängerung (siehe oben). Ein Aktiver Schallschutz in Form einer Lärmschutzwand wäre für das Wohnhaus Kappler Straße 100 nicht verhältnismäßig. Durch die Lage des Gebäudes unmittelbar an den Gleisen der Höllentalbahn einerseits und nur ca. 50 m entfernt von der B31 andererseits, kommen die Lärmemissionen aus unterschiedlichen Richtungen, ein aktiver Lärmschutz wäre daher nicht effektiv umsetzbar.

Die Berechnungsergebnisse der schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass nach Umsetzung der Planung an verschiedenen Gebäuden Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV im Sinne der VLärmSchR 97 prognostiziert werden und hiernach Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach entstehen. Die

mit diesen Ansprüchen korrelierenden Festsetzungen zum Lärmschutz dienen dem Gesundheitsschutz der Bewohnenden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 17.5.1995, Az. 4 NB 30/94). Die Gebäude mit Ansprüchen auf Lärmschutz sind in den Textlichen Festsetzungen zu diesem Bebauungsplan detailliert aufgeführt.

Erschütterungen

In einer erschütterungstechnischen Untersuchung durch das Büro Krebs+Kiefer wurden die durch den Stadtbahnbetrieb zu erwartenden Erschütterungen und der sogenannte „sekundärer Luftschall“ berechnet und im Hinblick auf Grenzwertüberschreitungen beurteilt.

Im Umfeld der geplanten Stadtbahnverlängerung besteht eine erschütterungstechnische Vorbelastung durch die bestehende Stadtbahnstrecke und die Gleisanlagen der Höllentalbahn.

Für die Gebäude im Einwirkungsbereich wurde daher geprüft, ob es durch den zukünftigen Betrieb zu einer Überschreitung der gebietsspezifischen Beurteilungsanhaltswerte bzw. Immissionsrichtwerte kommen wird. Soweit dies der Fall ist, sind erschütterungstechnische Minderungsmaßnahmen zu Konfliktlösung bzw. zur Konfliktminimierung zu dimensionieren.

Im Ergebnis werden durch die Planungen zwar Erhöhungen der Erschütterungen prognostiziert, diese sind jedoch nicht so wesentlich, dass sich daraus die Notwendigkeit von Minderungsmaßnahmen ergibt.

Die Anhaltswerte für sekundären Luftschall werden durchgängig eingehalten.

Elektromagnetische Felder

Aufgrund der Lage der neuen Stadtbahntrasse auf dem vorhandenen B31 Tunnel und der unmittelbaren Nähe zu den Oberleitungen der Höllentalbahn, wurde eine Untersuchung der Elektromagnetischen Verträglichkeit durchgeführt. Hierzu wurden einerseits mögliche Auswirkungen auf die umgebenden schutzbedürftigen Nutzungen untersucht und andererseits die Wechselwirkungen zwischen Stadtbahn und Höllentalbahn sowie Stadtbahn und B31 Tunnel betrachtet.

Die Berechnungen und der Vergleich mit den zulässigen Grenzwerten weisen auf, dass an der geplanten Stadtbahnverlängerung keine unzulässigen Belastungen von Personen durch zu hohe Magnetfelder und Schienenpotentiale bestehen und auch die gegenseitigen Einflüsse von Tunnel, Höllentalbahn und Stadtbahn zu erwarten sind.

Da die genauen Komponenten und Kabellängen der geplanten Neubaustrecke noch nicht vorliegen, muss eine Prüfung der Verträglichkeit mit den berechneten Werten der Langzeit- und Kurzzeitbeeinflussung zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

7.3 Natur und Umwelt

Im Umweltbericht des Büros „Landschaftsökologie und Planung“ vom November 2023 werden die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Schutzgüter dargestellt. Dabei wurden die Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume, Boden/Fläche, Wasser, Klima, Luft, Landschaftsbild sowie Kultur und Sachgüter betrachtet und die Eingriffe sowohl verbal-argumentativ als auch nach einem Wert-Kompensationsmodell bilanziert.

Die durch die Maßnahme entstehenden negativen Auswirkungen der Eingriffe werden durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Es wurde versucht, die Eingriffe soweit wie möglich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplan-Gebiets in Littenweiler auszugleichen. Da dies nicht für alle Schutzgüter vollumfänglich möglich war, wurde als zusätzliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme die Umwandlung von Ackerflächen in extensives Grünland (Magerwiese mittlerer Standorte) im Gewann Gisselreute in Freiburg Hochdorf in den Geltungsbereich des Bebauungsplans mit aufgenommen. Diese Maßnahme war bereits für den ursprünglichen Bebauungsplan 3-70 „Stadtbahnverlängerung Littenweiler“ vorgesehen gewesen. Zusätzlich soll dort auch ein Tümpel angelegt werden. Als Ersatz für die nicht um Umgriff des Bebauungsplans anzupflanzenden Bäume wird ein Baumsteifen entlang der Elsässer Straße zwischen dem Knotenpunkt Auwaldstraße/Wirthstraße und der Einmündung Auwaldstraße angelegt. Bei Umsetzung aller dieser Maßnahmen verbleibt ein Überschuss von +32.398 Ökopunkten.

8. Eigentumsverhältnisse

Die Planung kann ganz überwiegend auf öffentlichen Flächen umgesetzt werden. Betroffen sind die Straßengrundstücke der Hansjakobstraße, der Lindemattenstraße und des Giersbergweges sowie Grundstücke der Bundesrepublik Deutschland, die für die B31 und deren Bau erworben worden sind. Eingriffe in private Grundstücksflächen ist im Bereich der Vorzone des Gebäudes Hansjakobstraße 162-164 sowie im Bereich der Vorzonen der Gebäude Im Oberfeld 17 (wenige qm) und Im Oberfeld 19 erforderlich. Für diejenigen Flächen des Bundes, die dauerhaft für den Betrieb der B31 benötigt werden, ist eine dauerhafte Beschränkung vorgesehen.

Um die „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung Parkhaus“ und Sondergebietsfläche Mobilitätsstation bebauen zu können ist der Erwerb des privaten Grundstücks Flst.Nr. 14260 mit einer Größe von 4.021m² sowie der im Eigentum der BRD (Bundesstraßenverwaltung) stehenden Grundstücke Flst.Nr. 14221 mit 1.191 m² sowie Flst.Nr. 14219/6 mit 378 m² erforderlich. Diese Grundstücke sind durch Verhandlung mit den Grundstückseigentümern zu erwerben, da es für Flächen mit der Festsetzung Sondergebiet keine Enteignungsmöglichkeit gibt. Flächenteile des Bundes, die für den Bau der B31 erworben werden mussten, die heute jedoch nicht mehr vom Bund benötigt werden, sollen vom Bund erworben werden. Dies betrifft die Grundstücke mit den Flurstücks-Nummern 14258, 14258/3, 14258/4, 14260/3 und 14260/4.